








Motor vehicle, in particular passenger car

Patent number: EP0618106
Publication date: 1994-10-05
Inventor: BRANDEL KLAUS (DE)
Applicant: OPEL ADAM AG (DE)
Classification:
- international: B60P3/42
- european: B60K5/10; B60K6/00; B60K7/00; B62D25/08C; B62D47/00B;
B62D47/00C; B62D65/04
Application number: EP19940104279 19940318
Priority number(s): DE19934310493 19930331

Also published as:

 DE4310493 (A1)
 EP0618106 (B1)

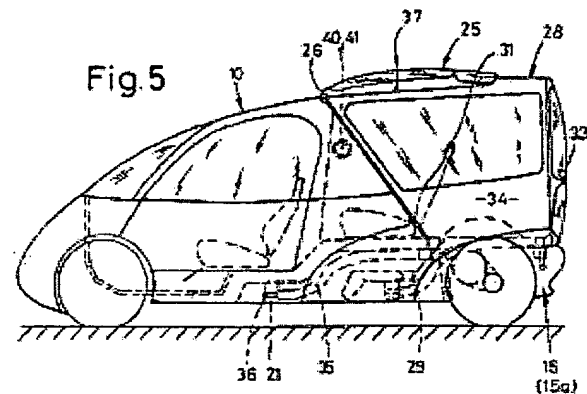
Cited documents:

 FR2684347
 FR1587765
 FR2106832
 DE3414617
 DE2403088

[Report a data error here](#)

Abstract of EP0618106

A front module of a motor vehicle, in particular passenger car, comprises the front axle with the steering system and the passenger compartment with a seat row, and has sockets for the releasable coupling-on of an exchangeable drive module (15), which comprises engine, transmission and rear axle. An exchangeable rear module (28) can be coupled onto the front module (10), which rear module has coupling elements which correspond to the sockets on the front module and cooperate therewith for the purpose of providing a releasable connection.



Data supplied from the *esp@cenet* database - Worldwide

THIS PAGE BLANK (USPTO)



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



Veröffentlichungsnummer: **0 618 106 A1**

12

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

21 Anmeldenummer: **94104279.8**

51 Int. Cl.⁵: **B60P 3/42**

22 Anmeldetag: **18.03.94**

30 Priorität: **31.03.93 DE 4310493**

43 Veröffentlichungstag der Anmeldung:
05.10.94 Patentblatt 94/40

84 Benannte Vertragsstaaten:
DE ES FR GB IT

71 Anmelder: **ADAM OPEL AG**

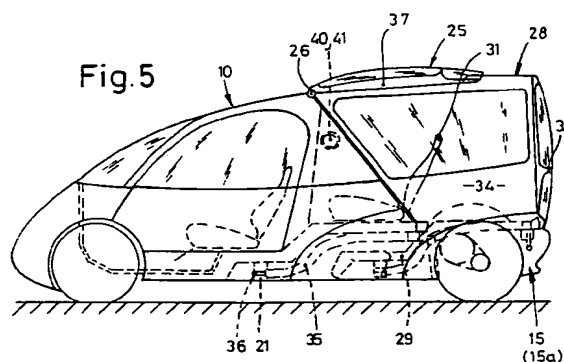
D-65423 Rüsselsheim (DE)

72 Erfinder: **Brandel, Klaus**
Wassergasse 31
D-55578 Wallertheim (DE)

74 Vertreter: **Bergerin, Ralf, Dipl.-Ing. et al**
Adam Opel AG
Patentwesen
D-65423 Rüsselsheim (DE)

54 **Kraftfahrzeug, insbesondere Personenkraftwagen.**

57 Ein Frontmodul eines Kraftfahrzeugs, insbesondere Personenkraftwagens, umfaßt die Vorderachse mit Lenkung und die Fahrgastkabine mit einer Sitzreihe und besitzt Aufnahmen zum lösbaren Ankoppeln eines auswechselbaren, aus Antriebsmotor, Getriebe und Hinterachse bestehenden Antriebsmoduls (15). An den Frontmodul (10) ist ein auswechselbarer Heckmodul (28) ankoppelbar, der mit den Aufnahmen am Frontmodul korrespondierende und im Sinne einer lösbaren Verbindung zusammenwirkende Kupplungselemente aufweist.



EP 0 618 106 A1

Die Erfindung bezieht sich auf ein Kraftfahrzeug, insbesondere einen Personenkraftwagen, mit einem Frontmodul, der die Vorderachse mit Lenkung und die Fahrgastkabine mit einer Sitzreihe umfaßt und der Aufnahmen zum lösbaren Ankoppeln eines auswechselbaren, aus Antriebsmotor, Getriebe und Hinterachse bestehenden Antriebsmoduls besitzt.

Ein solches Fahrzeug zeigt die Zeitschrift "OPEL-POST", Ausgabe März 1992. Es läßt sich - vorteilhafterweise - ohne besonderen Aufwand auf unterschiedliche Antriebsvarianten, z. B. Otto-Motor, Elektro-Antrieb, Hybrid-Antrieb, umrüsten, indem einfach der jeweilige Antriebsmodul durch einen anderen ausgetauscht wird.

Der Nachteil besteht darin, daß die nutzbare Raumkapazität, die z. B. bei einem PKW durch die Karosserie vorgegeben ist, ungeachtet des jeweiligen Antriebsmoduls, stets die gleiche bleibt.

Zwar ist durch die DE 34 14 617 A1 ein PKW mit abnehmbarer Rückwand bekannt geworden, dessen Raumangebot durch Einsetzen von Karosserieteilen zwischen die übrige Karosserie und die (vorher abgenommene) Rückwand variiert werden kann.

Diese bekannte Lösung erlaubt indessen keinerlei Variationen hinsichtlich verschiedener Antriebsarten. Denn der Antrieb ist fester Bestandteil des Vorderwagens. Außerdem muß, wenn der Wagen durch Einsetzen eines Karosserieteils verlängert wird, die bisherige Hinterachse entfernt und an dem angefügten Karosserieteil wieder befestigt werden, wenn vermieden werden soll, daß das angefügte Karosserieteil nach hinten über die (bisherige) Hinterachse hinausragt. Auch wenn dem anzufügenden Karosserieteil von vornherein eine Hinterachse zugeordnet ist, muß die bisherige Hinterachse demontiert werden, da andernfalls das Fahrzeug auf drei Achsen ruhen würde (unnötig vergrößertes Fahrzeuggewicht, erhöhter Rollwiderstand und damit erhöhter Energiebedarf).

Durch die DE-AS 24 03 088 ist des weiteren ein PKW bekannt geworden, der durch Austausch einzelner Karosserie-Verkleidungsteile im Heckbereich von einer Limousine in ein Kombifahrzeug verwandelt werden kann. Der Antrieb indessen bleibt aber auch bei dieser bekannten Lösung, wie schon beim Gegenstand nach DE 34 14 617 A1, unveränderlich. Im übrigen läßt sich der nutzbare Karosserieraum durch die bekannten Maßnahmen nach DE-AS 24 03 088 auch nur in engen Grenzen variieren; die Grundabmessungen, betreffend Radstand und Fahrgastraum, können nämlich ebenfalls nicht verändert werden.

Ausgehend von dem geschilderten Stand der Technik ist es die Aufgabe der vorliegenden Erfindung, ein Kraftfahrzeug, insbesondere einen PKW zu schaffen, das (bzw. der) sich sowohl hinsichtlich

des Antriebs wie auch hinsichtlich der Gesamtabmessungen (nutzbarer Innenraum) in wenig aufwendiger Weise variieren läßt.

Die Erfindung löst die Aufgabe bei einem Kraftfahrzeug der eingangs bezeichneten Art durch einen auswechselbaren Heckmodul mit Kupplungselementen, die mit den Aufnahmen am Frontmodul korrespondieren und im Sinne einer lösbaren Verbindung zusammenwirken.

Die Erfindung ermöglicht - zusätzlich zu dem bekannten Auswechseln des Antriebsmoduls - auch noch Variationen hinsichtlich der Gesamtabmessungen des Fahrzeugs. Das Fahrzeug läßt sich somit in einfacher Weise vom bloßen Zweisitzer zur geräumigen viersitzigen Limousine umgestalten.

Die gegebenen Umrüstungsmöglichkeiten sind optimal, wenn Antriebsmodul und Heckmodul jeweils separate Baueinheiten bilden. Für manche Anwendungszwecke dürfte aber auch eine Variante ausreichend sein, bei der der aus Antriebsmotor, Getriebe und Hinterachse bestehende Antrieb in den auswechselbaren Heckmodul integriert ist, derart, daß Heckmodul und Antrieb eine gemeinsame Baueinheit bilden.

In diesem Fall bedeutet ein Auswechseln des Antriebs immer zugleich auch ein Auswechseln der Heckpartie des aus Front- und Heckmodul zusammengesetzten Gesamtfahrzeugs. Bei geeigneter Zuordnung von Antrieb und Heckmodul und einer entsprechenden Anzahl verschiedener Kombinationen Heckmodul/Antrieb läßt sich der Umrüstvorgang als solcher zeitlich verkürzen und damit vereinfachen.

Die bevorzugte Alternative wird jedoch (z. B. schon aus Gründen einer einfacheren Lagerhaltung) in der Bereitstellung jeweils separater Heck- und Antriebsmodule zu sehen sein. In vorteilhafter Weiterbildung dieser Ausführungsform wird erfindungsgemäß vorgeschlagen, daß der auswechselbare Heckmodul seinerseits Aufnahmen besitzt, die den Aufnahmen am Frontmodul entsprechen und mit korrespondierenden Kupplungselementen des auswechselbaren Antriebsmoduls im Sinne einer lösbaren Verbindung zusammenwirken.

Das Auswechseln des Heckmoduls erfolgt also vorteilhafterweise mit den gleichen Mitteln und dadurch in gleicher Handhabung wie bisher beim Austausch des Antriebsmoduls allein.

Eine für Fahrzeuge, bei denen der Frontmodul eine Heckklappe besitzt, die um eine an ihrer Oberkante liegende Horizontalachse schwenkbar ist, besonders vorteilhafte Ausführungsform der Erfindung zeichnet sich dadurch aus, daß der auswechselbare Heckmodul im Dachbereich eine den Konturen der Frontmodul-Heckklappe entsprechende Aussparung aufweist und daß beim Zusammenbau von Frontmodul und Heckmodul die nach oben

geschwenkte Frontmodul-Heckklappe die Aussparung des Heckmoduls dichtend verschließt, derart, daß sie einen Teil des Daches des Gesamtfahrzeugs bildet.

Zweckmäßigerweise ist die Frontmodul-Heckklappe von vorn/oben nach hinten/unten schräg abfallend angeordnet, derart, daß sich - an die Heckklappe seitlich angrenzend - winkelförmige Karosserie-Endpartien ergeben. Hierauf aufbauend besteht eine weitere vorteilhafte Ausgestaltung der Erfindung darin, daß der auswechselbare Heckmodul vorn beidseitig entsprechend winkelförmige Karosserie-Aussparungen aufweist, in die die winkelförmigen seitlichen Endpartien des Frontmoduls bei der Montage von Front- und Heckmodul eingreifen.

Auf diese Weise ergibt sich eine sinnvolle konstruktive Ergänzung des Frontmoduls durch den auswechselbaren Heckmodul. Vorteilhafte Weiterbildungen zur praktischen Realisierung der in Rede stehenden Ausführungsform enthalten die Ansprüche 6 und 7.

Für die Gestaltung des auswechselbaren Heckmoduls und dessen Innenraums im einzelnen stehen nun vielfältige Möglichkeiten offen. So bietet es sich für PKW natürlich zunächst einmal an, daß der auswechselbare Heckmodul den Fondbereich, enthaltend eine hintere Sitzreihe, Seitenscheiben und Heckscheibe, sowie den Ladebereich (Kofferraum) bildet bzw. umfaßt.

Es ist aber auch denkbar, daß der auswechselbare Heckmodul einen vom Heck her durch eine oder zwei Türen zugänglichen Laderaum umfaßt, derart, daß das aus Front- und Heckmodul bzw. aus Front-, Heck- und Antriebsmodul zusammengesetzte Gesamtfahrzeug einen Kleintransporter mit nur einer vorderen Sitzreihe bildet.

Eine weitere mögliche Variante besteht darin, daß die Heckklappe des Frontmoduls zweigeteilt ausgebildet ist, derart, daß Heckklappenrahmen und -scheibe jeweils unabhängig voneinander verschwenkbar sind. In diesem Fall ergibt sich die vorteilhafte konstruktive Möglichkeit, daß der - hochgeschwenkte - Heckklappenrahmen (mit) zur Verbindung von Front- und Heckmodul dient und die in nach unten geschwenkter Stellung belassene Heckklappenscheibe eine Trennwand zwischen Fahrgastzelle und Rück- bzw. Laderaum bildet.

Weitere Vorteile und Ausgestaltungen der Erfindung sind anhand von Ausführungsbeispielen der Zeichnung und der nachstehenden Beschreibung dieser Ausführungsbeispiele entnehmbar. Es zeigt:

- Fig. 1 einen zweisitzigen PKW in Seitenansicht,
Fig. 2 - in Explosionsdarstellung - eine Ausführungsform eines aus Front-, Heck- und Antriebsmo-

Fig. 3 und 4

Fig. 5

Fig. 6

Fig. 7

Fig. 8

dul bestehenden Gesamtfahrzeugs, von der Seite betrachtet, alternativ zum Antriebsmodul nach Fig. 1 mögliche Antriebsvarianten (Antriebsmodule), das Fahrzeug nach Fig. 2 in zusammengebaute Zustand, ein Gesamtfahrzeug ähnlich Fig. 2 und 5, jedoch mit einem Antrieb entsprechend Fig. 4, der mit dem Heckmodul eine Baueinheit bildet, eine weitere Ausführungsform eines Gesamtfahrzeugs, in perspektivischer Darstellung (Front- und Heckmodul getrennt dargestellt), und eine weitere Ausführungsform eines auswechselbaren Heckmoduls, in perspektivischer Darstellung.

Das aus Fig. 1 ersichtliche Kleinfahrzeug besteht aus einem insgesamt mit 10 bezeichneten Frontmodul, der die Vorderachse 11 mit Lenkung 12 und die Fahrgastkabine 13 mit tragendem Rahmen 20, einer Sitzreihe 14 (z. B. zwei Einzelsitze) umfaßt, und aus einem insgesamt mit 15 beziffernten Antriebsmodul.

Bei dem Antriebsmodul 15 handelt es sich um einen solchen der auch aus Fig. 2 ersichtlichen Art, enthaltend die Hinterachse 16 mit Differential, einen Verbrennungsmotor mit Getriebe, die üblichen Hilfsaggregate (im einzelnen nicht gezeigt), Kraftstofftank 17 sowie einen hinteren Stoßfänger 23.

Die (lösbare) Befestigung des Antriebsmoduls 15 am Frontmodul 10 erfolgt mittels eines s-förmig gebogenen Verbindungsgestänges 18, an dessen Ende ein Kupplungszapfen 19 angeordnet ist. Der Kupplungszapfen 19 greift in eine unterhalb des Rahmens 20 am Frontmodul 10 befestigte Aufnahme 21 ein, die hierfür eine entsprechende Ausnehmung 22 aufweist. Zusätzlich ist der Antriebsmodul 15 durch Schrauben 24 am rückwärtigen Ende mit dem Rahmen 20 des Frontmoduls 10 verbunden.

Statt des auf einem Verbrennungsmotor basierenden Antriebsmoduls 15 kann aber an den Frontmodul 10 auch der aus Fig. 3 ersichtliche, auf einem Elektromotor basierende Antriebsmodul 15a angekuppelt werden, da dieser die gleichen Außenabmessungen besitzt wie der Antriebsmodul 15 (vgl. Fig. 2 und 3).

Wie des weiteren aus der Zeichnung, insbesondere Fig. 1 und 2, hervorgeht, weist der Frontmodul 10 eine Heckklappe 25 auf, die um eine an ihrer Oberkante liegende Horizontalachse 26 gegenüber der Karosserie 13 verschwenkbar ist. Die Heckklappe 25 ist in ihrer Schließstellung (Fig. 1) von vorn/oben nach hinten/unten schräg abfallend

angeordnet, derart, daß sich - an die Heckklappe 25 seitlich angrenzend - winkelförmige Karosserie-Endpartien 27 ergeben (siehe auch Fig. 2).

Fig. 2 und 5 zeigen, daß sich das Kleinfahrzeug nach Fig. 1 - nach vorheriger Demontage des Antriebsmoduls 15 - durch Ankoppeln eines insgesamt mit 28 bezifferten Heckmoduls zu einem wesentlich größeren Fahrzeug umrüsten läßt. Bei der Ausführungsform nach Fig. 2 weist der Heckmodul 28 einen tragenden Rahmen 29, eine Fahrgastkabine 30 mit (hinterer) Sitzreihe 31, Seitenfenster 32, Laderaum 34 und eine Hecktür (oder -türen) 33 auf.

Die Besonderheit besteht darin, daß der Heckmodul 28 ein Verbindungsgestänge 35 mit Kupplungszapfen 36 besitzt, welche Elemente den entsprechenden Koppellementen 18, 19 des Antriebsmoduls 15 gleichen. Damit läßt sich der Heckmodul 28 in einfacher Weise an die (zunächst zum Ankoppeln des Antriebsmoduls 15 vorgesehenen) Aufnahmeelemente 21, 22 am Frontmodul 10 ankoppeln (siehe Fig. 5).

Um den Zusammenbau mit dem Frontmodul 10 zu einem größeren Gesamtfahrzeug (Fig. 5) zu ermöglichen, weist der Heckmodul 28 des weiteren im Dachbereich eine den Konturen der Frontmodul-Heckklappe 25 entsprechende Aussparung 37 auf. Beim Zusammenbau von Frontmodul 10 und Heckmodul 28 verschließt die nach oben geschwenkte Frontmodul-Heckklappe 25 die Aussparung 37 des Heckmoduls 28 dichtend, derart, daß sie einen Teil des Daches des Gesamtfahrzeugs bildet.

Wie weiterhin aus Fig. 2 ersichtlich ist (vgl. hierzu auch Fig. 7), sind am Heckmodul 28 - vorn beidseitig - winkelförmige Karosserieaussparungen 38 vorgesehen, in die die entsprechend winkelförmigen seitlichen Karosserie-Endpartien 27 des Frontmoduls 10 beim Zusammenbau mit dem Heckmodul 28 eingreifen. Innenseitig der winkelförmigen Aussparungen 38 besitzt der Heckmodul 28 Verbindungsbleche 39, die bei der Montage von Front- und Heckmodul (10, 28) die winkelförmigen Karosserie-Endpartien 27 des Frontmoduls 10 jeweils innenseitig hintergreifen. An den Verbindungsblechen 39 sind seitliche Befestigungselemente 40 vorgesehen, die mit korrespondierenden seitlichen Befestigungselementen 41 am Frontmodul 10 zusammenwirken. Weitere Verbindungselemente 42 sind an der Vorderkante des Dachbereichs des Heckmoduls 28 vorgesehen. Diese greifen in zugeordnete Aufnahmen (nicht gezeigt) an der Hinterkante des Frontmodul-Dachbereichs an (siehe auch Fig. 7).

An den dem Frontmodul 10 zugewandten Vorderkanten der Verbindungsbleche 39 sind Dichtleisten 43 befestigt, die mit im Innern des Frontmoduls 10 angeordneten korrespondierenden Dichtungen 44 in der Montageposition von Front- und

Heckmodul zur Anlage kommen (siehe auch hierzu wieder die perspektivische Darstellung von Fig. 7).

Eine weitere, insbesondere aus Fig. 2 ersichtliche Besonderheit der Erfindung besteht darin, daß an dem tragenden Rahmen 29 des Heckmoduls 28 eine Aufnahme 45 mit Kupplungsausnehmung 46 angeordnet ist, welche Elemente exakt den entsprechenden Kupplungselementen 21, 22 am Frontmodul 10 gleichen. Dadurch wird es möglich, einen geeigneten Antriebsmodul - z. B. 15 (Fig. 1 und 2) oder 15a (Fig. 3) - an den Heckmodul 28 anzukoppeln (siehe auch Fig. 5). Die Verbindung Heckmodul 28/Antriebsmodul 15 (15a) läßt sich also ebenso einfach realisieren wie die - aus Fig. 1 ersichtliche - Verbindung Frontmodul 10/ Antriebsmodul 15.

Von den äußeren Abmessungen her (verlängerter Radstand im Vergleich zu dem Kurzfahrzeug nach Fig. 1) ermöglicht der Heckmodul 28 auch einen Einsatz des aus Fig. 4 ersichtlichen, mit 15b bezeichneten Antriebsmoduls. Es handelt sich hierbei um einen sogenannten Hybrid-Antrieb (wodurch die vergrößerten Abmessungen im Verhältnis zu den beiden anderen Antriebsmodulen 15 nach Fig. 2 und 15a nach Fig. 3 bedingt sind). Eine diesbezügliche Ausführungsform zeigt Fig. 6. Wegen der verlängerten Gesamtabmessungen des Antriebsmoduls 15b ist jedoch ein Ankoppeln an den - dort mit 28a bezifferten - Heckmodul entsprechend der Ausführungsform nach Fig. 2 und 5 hier nicht möglich. Vielmehr wird der - ein entsprechend verlängertes Verbindungsgestänge 47 mit Kupplungszapfen 48 aufweisende Antriebsmodul 15b - wie Fig. 6 zeigt - unmittelbar an den Frontmodul 10 bzw. an dessen Koppellemente 21, 22 angekoppelt. Dies bedingt allerdings, daß die Koppellemente 21, 22 des Frontmoduls 10 dann nicht mehr zum Ankoppeln des Heckmoduls 28a zur Verfügung stehen. Dieser ist daher bei dieser Ausführungsform zweckmäßigerweise mit dem Antriebsmodul 15b lösbar zu verbinden oder stellt mit diesem zusammen eine gemeinsame Baueinheit (kombinierter Heck-/Antriebsmodul) dar.

Fig. 7 zeigt eine Variante, die derjenigen nach Fig. 2 und 5 ähnelt. Der (bei allen gezeigten Ausführungsformen gleichartige) Frontmodul 10 weist die schon bei den Ausführungsformen nach Fig. 1 bis 6 beschriebenen Konstruktionselemente auf und ist deshalb mit den entsprechenden Bezugszeichen wie in Fig. 1 bis 6 versehen. Auch der Heckmodul entspricht im großen und ganzen der Ausführungsform nach Fig. 2 und 5 und ist daher auch in Fig. 7 mit 28 bezeichnet. Er kann mit dem Antriebsmodul 15 (15a) eine gemeinsame Baueinheit bilden. Die beiden Module 28 und 15 (15a) können aber auch - wie bei der Ausführungsform nach Fig. 2 und 5 - separate Baueinheiten darstellen.

Fig. 7 läßt besonders gut die Verwendung der Frontmodul-Heckklappe 25 als Dach für den Heckmodul 28 erkennen. Die hochgeschwenkte Heckklappe 25 wird nach vorherigem Zusammenbau von Frontmodul 10 und Heckmodul 28 abgesenkt und verschließt die Dach-Aussparung 37 des Heckmoduls 28. Hierzu besitzt die Heckklappe 25 einen Schließzapfen 49, der - nach entsprechender Absenkung der Heckklappe 25 - in eine korrespondierende Aufnahme 50 an der Dachaussparung 37 einrastet.

Fig. 7 zeigt eine weitere Besonderheit, die darin besteht, daß die Heckklappe 25 des Frontmoduls 10 zweigeteilt ausgebildet ist, derart, daß Heckklappenrahmen 51 und -scheibe 52 jeweils unabhängig voneinander verschwenkbar sind. Hierdurch ergibt sich die vorteilhafte Möglichkeit, die Fahrersitzreihe (14, siehe Fig. 1 und 2) des Frontmoduls 10 durch die nach unten in den Innenraum des Frontmoduls 10 hinein verschwenkte Heckklappenscheibe 52 rückseitig gegenüber dem Heckmodul 28 vollständig räumlich abzutrennen. Der Heckklappenrahmen 51 hingegen bleibt nach oben verschwenkt und verrastet mittels der Schließelemente 49, 50 an der Dachaussparung 37 des Heckmoduls 28.

Diese Variante erlaubt eine vielfältige Verwendung des (nach oben offenen) Heckmoduls 28, z. B. als Laderaum für sperrige Güter. Das Gesamtfahrzeug fungiert somit in diesem Fall als Kleintransporter. Der Zugang zum Heckmodul 28 erfolgt durch die Hecktür 33.

Eine ähnliche Variante eines Heckmoduls zeigt Fig. 8. Dieser ist dort mit 28b beziffert. Er besitzt - im Unterschied zu der Ausführungsform nach Fig. 7 - eine zweigeteilte Hecktür 53. Seitenfenster wie bei Fig. 7 sind nicht vorgesehen.

Fig. 7 und 8 machen deutlich, daß sich durch geeignete Variation der Heckmodule die vielfältigsten Einsatzmöglichkeiten des betreffenden Gesamtfahrzeugs eröffnen. So können z. B. Mietwagen auf Park- und Rideplätzen je nach Bedarf der Kunden relativ leicht und einfach umgerüstet werden, etwa zu einem geräumigen Familienfahrzeug (Fig. 2 und 5 bis 7) oder auch zu einem Kleintransporter für Gewerbetreibende, für den Posttransport (Fig. 8) oder auch für den Transport von Campingbedarf und dergleichen mehr.

Heckmodule können je nach Wunsch vermietet (bzw. geleast) oder verkauft werden.

Elektrische und sonstige Versorgungsleitungen werden in den verschiedenen Heckvarianten durch zusätzliche Steckverbindungen, für die im Frontmodul 10 entsprechende Anschlüsse vorgesehen sind, überbrückt.

Patentansprüche

1. Kraftfahrzeug, insbesondere Personenkraftwagen, mit einem Frontmodul (10), der die Vorderachse (11) mit Lenkung (12) und die Fahrgastkabine (13) mit einer Sitzreihe (14) umfaßt und der Aufnahmen (21, 22) zum lösbaren Ankoppeln eines auswechselbaren, aus Antriebsmotor, Getriebe und Hinterachse bestehenden Antriebsmoduls (15, 15a, 15b) besitzt, gekennzeichnet durch einen auswechselbaren Heckmodul (28, 28a, 28b) mit Kupplungselementen (35, 36), die mit den Aufnahmen (21, 22) am Frontmodul (10) korrespondieren und im Sinne einer lösbaren Verbindung zusammenwirken.
2. Kraftfahrzeug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der aus Antriebsmotor, Getriebe und Hinterachse bestehende Antrieb (15, 15a, 15b) in den auswechselbaren Heckmodul (28, 28a, 28b) integriert ist, derart, daß Heckmodul und Antrieb (15, 15a, 15b) eine gemeinsame Baueinheit bilden (Fig. 6 bis 8).
3. Kraftfahrzeug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der auswechselbare Heckmodul (28) seinerseits Aufnahmen (45, 46) besitzt, die den Aufnahmen (21, 22) am Frontmodul (10) entsprechen und mit korrespondierenden Kupplungselementen (18, 19; 47, 48) des auswechselbaren Antriebsmoduls (15, 15a, 15b) im Sinne einer lösbaren Verbindung zusammenwirken (Fig. 2 und 5).
4. Kraftfahrzeug nach Anspruch 1, 2 oder 3, wobei der Frontmodul (10) eine Heckklappe (25) besitzt, die um eine an ihrer Oberkante (26) liegende Horizontalachse schwenkbar ist, dadurch gekennzeichnet, daß der auswechselbare Heckmodul (28, 28a, 28b) im Dachbereich eine den Konturen der Frontmodul-Heckklappe (25) entsprechende Aussparung (37) aufweist und daß beim Zusammenbau von Frontmodul (10) und Heckmodul (28, 28a, 28b) die nach oben geschwenkte Frontmodul-Heckklappe (25) die Aussparung (37) des Heckmoduls dichtend verschließt, derart, daß sie einen Teil des Daches des Gesamtfahrzeugs bildet (Fig. 5 bis 8).
5. Kraftfahrzeug nach Anspruch 4, wobei die Frontmodul-Heckklappe (25) von vorn/oben nach hinten/unten schräg abfallend angeordnet ist, derart, daß sich - an die Heckklappe (25) seitlich angrenzend - winkelförmige Karosserie-Endpartien (27) ergeben, dadurch gekennzeichnet, daß der auswechsel-

bare Heckmodul (28) vorn beidseitig entsprechend winkelförmige Karosserieaussparungen (38) aufweist, in die die winkelförmigen seitlichen Karosserie-Endpartien (27) des Frontmoduls (10) bei der Montage von Front- und Heckmodul eingreifen (Fig. 2, 5 und 7).

6. Kraftfahrzeug nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß am auswechselbaren Heckmodul (28) - vorn/beidseitig und innenseitig der winkelförmigen Aussparungen (38) - Verbindungsbleche (39) angeordnet sind, die bei der Montage von Front- (10) und Heckmodul (28) die winkelförmigen Karosserie-Endpartien (27) des Frontmoduls (10) jeweils innenseitig hintergreifen, und daß an den Verbindungsblechen (39) seitliche Befestigungselemente (40) vorgesehen sind, die mit korrespondierenden seitlichen Befestigungselementen (41) am Frontmodul (10) zusammenwirken (Fig. 2 und 7). 15
7. Kraftfahrzeug nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß an den dem Frontmodul (10) zugewandten Vorderkanten der Verbindungsbleche (39) Dichtleisten (43) befestigt sind, die mit im Innern des Frontmoduls (10) angeordneten korrespondierenden Dichtungen (44) in der Montageposition von Front- und Heckmodul zur Anlage kommen (Fig. 2 und 7). 20
8. Kraftfahrzeug nach einem oder mehreren der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der auswechselbare Heckmodul (28, 28a) den Fondbereich, enthaltend eine hintere Sitzreihe (31), Seitenscheiben (32) und Heckscheibe (33), sowie den Ladebereich (34) (Kofferraum) bildet bzw. umfaßt (Fig. 2, 5 und 6). 25
9. Kraftfahrzeug nach einem oder mehreren der Ansprüche 1 - 7, dadurch gekennzeichnet, daß der auswechselbare Heckmodul (28, 28a, 28b) einen vom Heck her durch eine oder zwei Türen (33, 53) zugänglichen Laderaum umfaßt, derart, daß das aus Front-(10) und Heckmodul (28, 28a, 28b) bzw. aus Front-, Heck- und Antriebsmodul (15, 15a, 15b) zusammengesetzte Gesamtfahrzeug einen Kleintransporter mit nur einer vorderen Sitzreihe bildet (Fig. 7 und 8). 30
10. Kraftfahrzeug nach einem oder mehreren der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Heckklappe (25) des Frontmoduls (10) zweigeteilt ausgebildet ist, derart, daß Heckklappenrahmen (51) 35

und -scheibe (52) jeweils unabhängig voneinander verschwenkbar sind (Fig. 7).

11. Kraftfahrzeug nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, daß der - hochgeschwenkte - Heckklappenrahmen (51) (mit) zur Verbindung von Front- (10) und Heckmodul (28, 28a, 28b) dient und die in nach unten geschwenkter Stellung belassene Heckklappenscheibe (52) eine Trennwand zwischen Fahrgastzelle und Rück- bzw. Laderaum bildet. 40

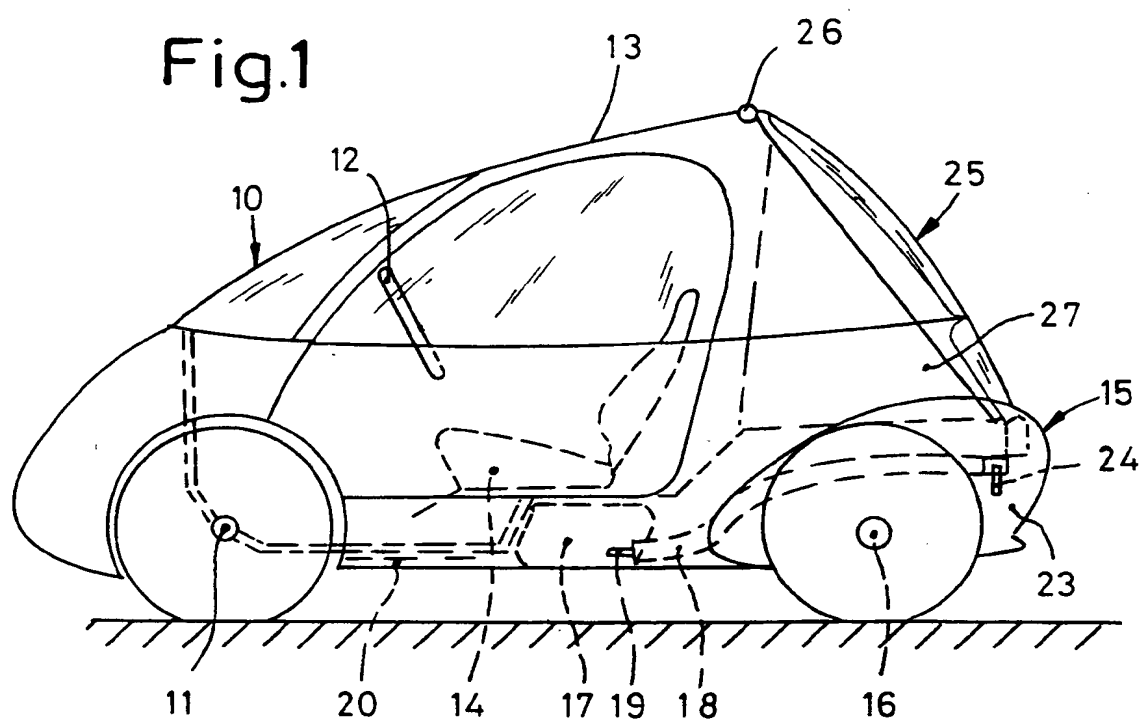


Fig.2

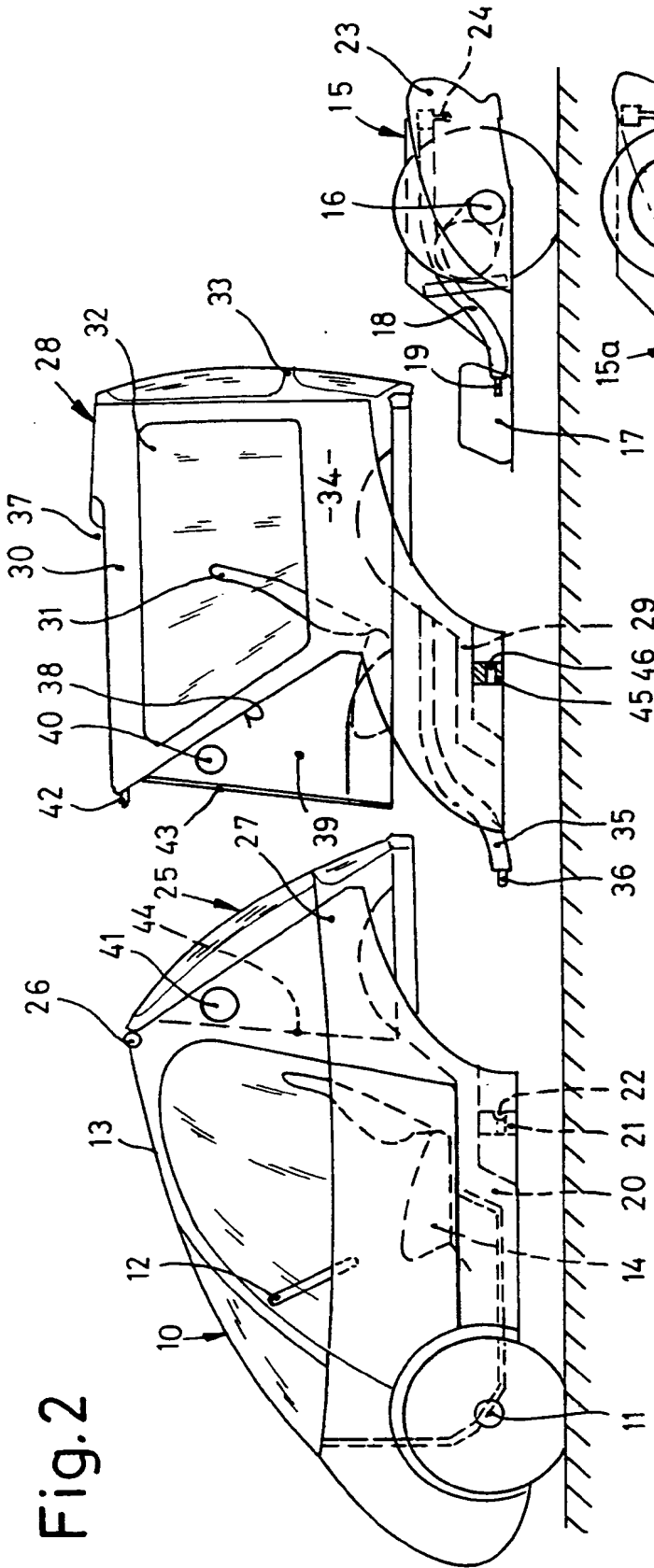


Fig.3

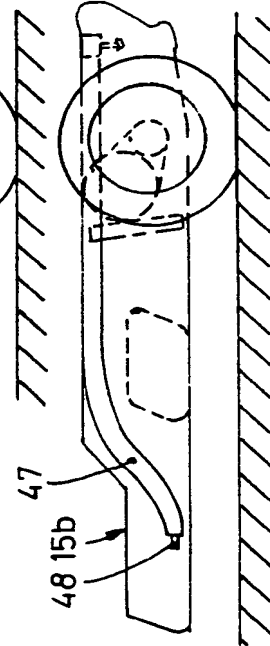
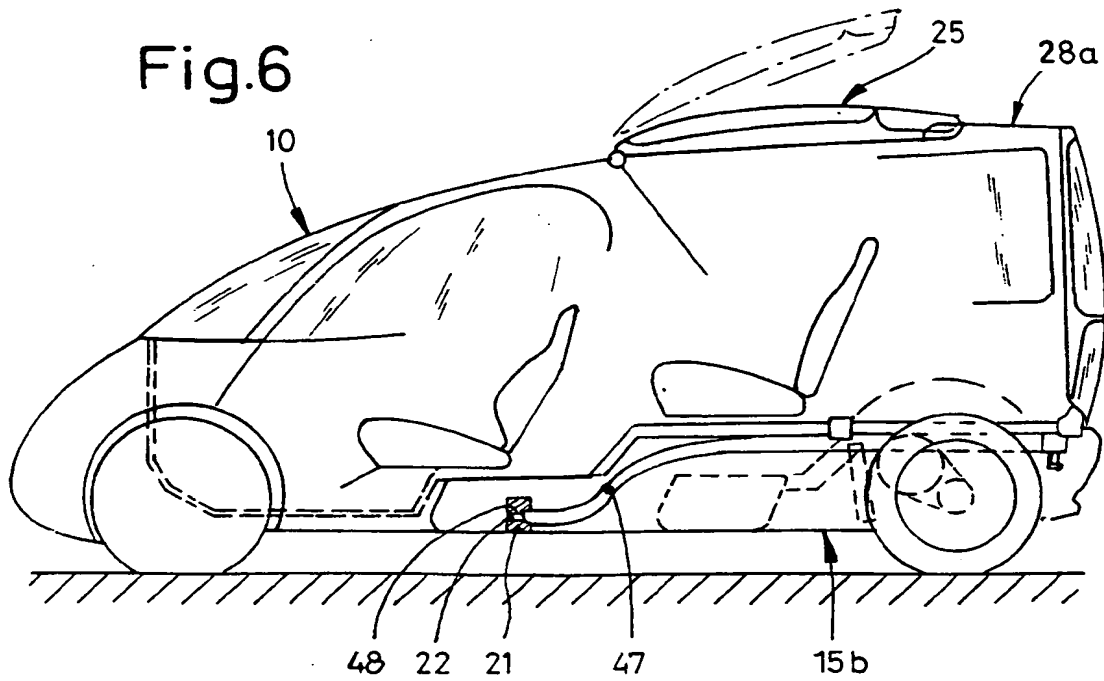
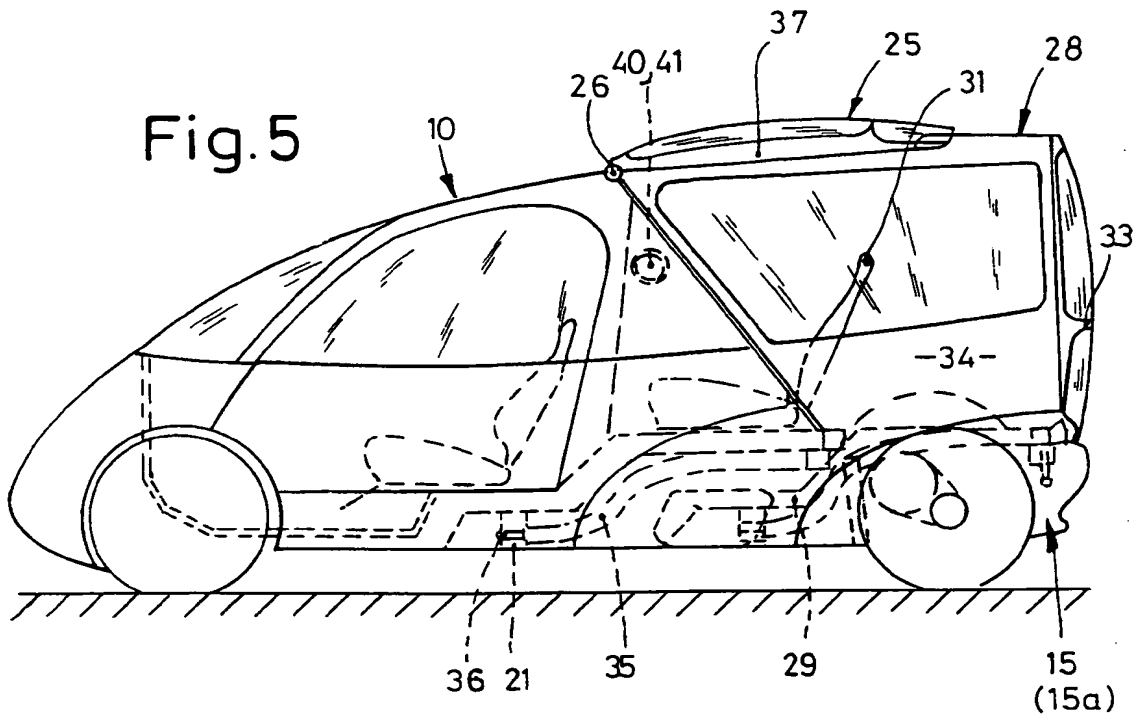
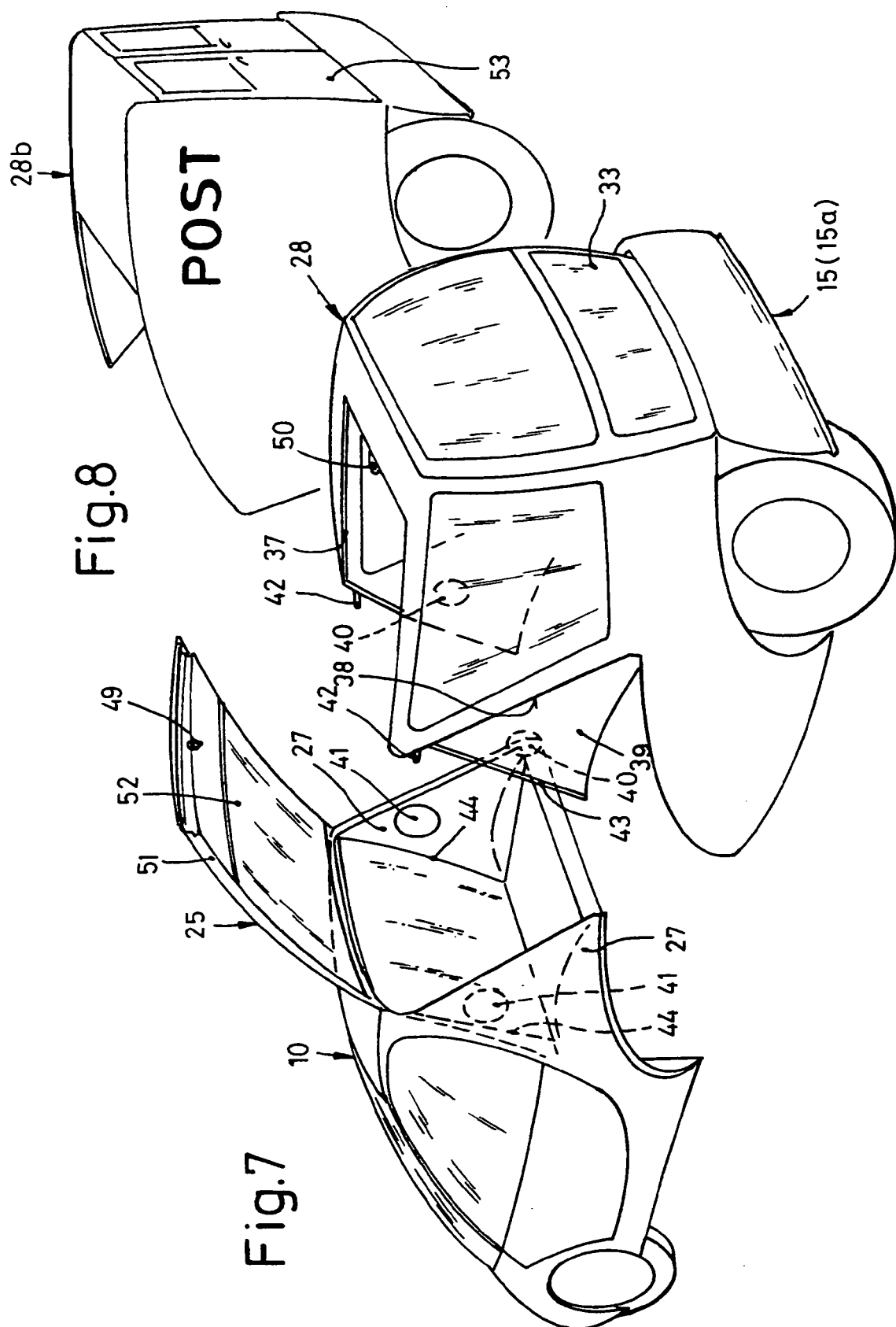


Fig.4







Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 94 10 4279

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.5)
P,Y	FR-A-2 684 347 (CHAUSSEON INGENIERIE) * Zusammenfassung; Abbildungen 1-7 *	1	B60P3/42
Y	FR-A-1 587 765 (BAUD) * Abbildungen 1-4 *	1	
A	FR-A-2 106 832 (VILASECA) * Abbildungen 1-3 *	1	
D,A	DE-A-34 14 617 (APER)		
D,A	DE-B-24 03 088 (DAIMLER-BENZ)		
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.5)
			B62D B60P
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort BERLIN		Abschlußdatum der Recherche 25. Mai 1994	Prüfer Ludwig, H.J.
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE		I : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus andern Gründen angeführtes Dokument Δ : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer andern Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : mündliche Offenbarung P : Zwischenliteratur			

EPO FORM 1503 (3.12.1994) (P4/C01)

THIS PAGE BLANK (USPTO)